Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10535**

18. Wahlperiode 30.11.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Markus Tressel, Peter Meiwald, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 18/9523, 18/9853, 18/10524 –

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der vorliegende Bundesverkehrswegeplan ist mobilitäts-, umwelt- und klimapolitisch ein untaugliches Instrument. Mit dem Bundesverkehrswegeplan und den Ausbaugesetzen wurde kein Konzept für ein funktionierendes Mobilitätsnetz entwickelt, das die deutschen Verkehrswege intelligent in das europäisches Gesamtnetz integrieren kann. Die Bundesregierung hat darauf verzichtet, den Weg zu einem funktionierenden Gesamtnetz für Schienenstrecken, Fernstraßen und Wasserwege aufzuzeigen und die Stärken aller Verkehrsträger gezielt zu verbinden. Stattdessen wurden Maßnahmen weitestgehend isoliert betrachtet. Im Mittelpunkt steht die Durchsetzung von Einzelprojekten, die Entwicklung des Gesamtnetzes wird dem Zufall überlassen.

In den Anhörungen zum Bundesverkehrswegeplan bzw. den Ausbaugesetzen wurde deutlich, dass die Bundesregierung sich mit dem Plan von der Grundkonzeption entfernt hat, auf die Infrastruktur fokussiert und nicht auf die erforderliche verkehrspolitische Gestaltung, wie einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße zu den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern.

Die Methodik zur Bewertung der Einzelprojekte ist fehlerhaft und das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) als zentraler Bewertungsfaktor eines Projektes untauglich. Es wird beim NKV aber nur ein Teil der geschätzten tatsächlichen Kosten berücksichtigt und gleichzeitig z.B. der Nutzen eines theoretisch angenommenen Fahrzeitgewinns – auch wenn er noch so kurz ist – deutlich zu hoch gewichtet. Im Schienenverkehr gibt es viele dringend erforderliche Projekte, wie die Knoten oder das

740m-Netz für den Betrieb langer Güterzüge, deren Nutzen auf Grund vieler kleiner Einzelmaßnahmen nur schwer bis gar nicht monetär ermittelt werden kann. In den Beratungen konnte die Bundesregierung nicht darlegen, nach welchen Kriterien die Projekte in die Bedarfskategorien eingeordnet werden und wie sich diese Einordnung auf die tatsächliche Umsetzung auswirken wird. Es wurden keine klaren Kriterien formuliert, um nachvollziehen zu können, aus welchen Gründen bestimmte Projekte bevorzugt umgesetzt werden sollen. Angesichts der zahlreichen Ortsumgehungen bleibt der Bundesverkehrswegeplan 2030 ein Instrument zur Bedienung regionaler Einzelinteressen, statt tatsächlich ein brauchbares Gesamtnetz zum Nutzen aller zu entwickeln. Etwa 25% der Finanzmittel für Straßen sind für nicht großräumig bedeutsame Projekte reserviert, während die Bundesregierung die Verantwortung bei der Schiene für deutlich größere Projekte mit dem Argument angeblich fehlender Fernverkehrswirkung von vornherein ablehnt. Verkehrsträgerübergreifende Alternativen werden so per se ausgeschlossen.

Statt klarer Auswahlkriterien und einer nachvollziehbaren Rangfolge der Projekte hängt die Umsetzung weiterhin vom Einfluss auf die maßgeblichen Entscheidungsträger in den Regierungsfraktionen und der Bundesregierung sowie den Wünschen der Bundesländer ab. Projekte werden demnach nicht dort umgesetzt, wo der Bedarf am stärksten ist und sich die Wirkung für das Gesamtnetz am ehesten entfalten würde – sondern dort, wo sich der Wahlkreis eines oder einer Koalitionsabgeordneten bzw. Regierungsmitglieds befinden.

Trotz erheblicher Bedenken auch aus den eigenen Reihen wurden im Bundesverkehrswegeplan keine konkreten Ziele zur effektiven Minderung von Treibhausgasen berücksichtigt. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes muss aber auf Klimaziele abgestimmt werden. Nur so kann Deutschland seinen Beitrag zum internationalen Klimaschutz leisten.

Das Umweltbundesamt hat berechnet, dass allein die Umsetzung aller Projekte im Vordringlichen Bedarf das Flächenverbrauchsziel im Verkehr im Rahmen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie um mehr als 50% verfehlen lässt. Für jene Projekte wird eine Gesamtfläche von ca. 23.000 Hektar benötigt, was etwa drei Viertel der Fläche Münchens entspricht. Hinzu kommen Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen. Dafür wird in der Regel noch einmal das zwei- bis dreifache des Flächenbedarfs der Verkehrsanlage benötigt. Dieser massive Verbrauch wertvoller Naturlandschaft und Ackerlandes verschärft die regional erheblichen Flächenkonkurrenzen und treibt die Preise für landwirtschaftliche Nutzflächen weiter in die Höhe. Das ist für ein Land mit bereits einem der dichtesten Verkehrsnetze der Welt inakzeptabel. Die agrarstrukturellen Auswirkungen bedeutender Verkehrsprojekte werden bei der Projektanmeldung bzw. -bewertung bisher nicht berücksichtigt.

Bei Umsetzung des Plans wäre zudem eine erhebliche Beeinträchtigung von mindestens 246 europäischen Schutzgebieten (Natura 2000) wahrscheinlich. Für insgesamt 666 Schutzräume kann außerdem eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden. Mehr als 106.000 ha unzerschnittene verkehrsarme Räume würden zertrennt. Damit steht der Bundesverkehrswegeplan im Widerspruch zu den in der Nationalen Biodiversitätsstrategie vereinbarten Zielen.

Aufgrund der EU-Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) musste erstmals eine Strategische Umweltprüfung samt Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung für den Bundesverkehrswegeplan durchgeführt werden. Doch statt die Argumente der Bürgerinnen und Bürger, aber auch der beteiligten Behörden (wie z.B. des Umweltbundesamtes), zu den Umweltauswirkungen zu berücksichtigen, wurden zusätzliche Straßenprojekte für insgesamt rund acht Milliarden Euro höher eingestuft.

Weiterhin haben die parlamentarischen Beratungen gezeigt, dass die Bundesregierung eine systematische Prüfung von Alternativen für die einzelnen Projekte nicht durchge-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

führt hat. Meist wurden Neubaupläne nur auf die Untersuchung verschiedener Trassenführungen (Varianten) reduziert. Eine Prüfung von Alternativen, inwiefern eine Lösung über den Aus- und Umbau vorhandener Wege oder mittels anderer Verkehrsträger sinnvoller sein könnte, wurde nur in wenigen Fällen untersucht. Eine pauschale Untersuchung aller Projekte, wie sie im Bundesverkehrswegeplan vorgenommen wurde, kann die Prüfung der konkreten Projekte nicht ersetzen.

Die Methodik für die sogenannte „raumordnerische Beurteilung" wurde nachträglich so verändert, dass von der Bundesregierung besonders gewünschte Projekte vorrangig umgesetzt werden können, obwohl mit ihnen massive Umwelteingriffe verbunden sind. Erhoffte räumliche Wirkungen für die betroffenen Städte und Gemeinden sind jedoch in den meisten Fällen als sehr fragwürdig einzustufen. Die Bundesregierung hat die Auseinandersetzung über zahlreiche Wünsche gescheut, was in der Konsequenz dazu führt, dass weiterhin zu viele Projekte im Plan stehen. Eine vollständige Umsetzung wird schon aus finanziellen Gründen nicht möglich sein. Trotz intensiver Nachfragen in den Ausschussberatungen sowie durch parlamentarische Anfragen bleibt bis heute offen, was tatsächlich realisiert werden kann:

Es ist unklar, inwieweit Projekte mit der Einstufung VB-E (Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung) gegenüber solchen mit der Einstufung VB (Vordringlicher Bedarf) höherrangig oder bevorzugt geplant, finanziert und gebaut werden sollen.

Ebenso unklar ist, welche Projekte des Vordringlichen Bedarfs in der sogenannten „Schleppe" erst nach 2030 finanzierbar sein werden. Außerdem fehlt für einen großen Teil der Schienenprojekte weiterhin die Bewertung. Der Deutsche Bundestag kann somit nicht beurteilen, ob die dafür vorgesehenen Mittel realistisch angesetzt sind. Für den sogenannten „Weiteren Bedarf" fehlt jegliche Finanzierungsperspektive. Daher ist nur eine Streichung dieser Kategorie konsequent und vor allem ehrlich gegenüber denjenigen vor Ort, die teilweise seit Jahrzehnten im Unklaren gelassen werden.

Der Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze bleiben weit hinter dem Notwendigen zurück. Sein Ziel ist es, längst veraltete Projekte durchzusetzen, nicht Verkehrsprobleme zu lösen. Wollen wir das Verkehrsnetz auf zukünftige Mobilitätsansprüche vorbereiten, müssen weiterführende Maßnahmen ergriffen werden. Diese müssen über die Beschlüsse der Ausbaugesetze sowie die Umsetzung des Bundeverkehrswegeplans 2030 hinausgehen. Ziel muss sein, das Verkehrsnetz dort zu stärken, wo es Menschen, Umwelt und Klima wirkungsvoll entlastet.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

– die aktuell vorliegenden Infrastrukturausbaugesetze auf den Drucksachen 18/9523, 18/9524, 18/9527 zurückzuziehen und die Neuerarbeitung eines Bundesnetzplans und der entsprechenden Bedarfspläne konsequent an den internationalen Abkommen von Paris (Klimaschutz) und New York (UN-Nachhaltigkeitsziele) sowie der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie auszurichten;
– die Umsetzung der Verkehrsprojekte so auszurichten, dass sie zur Minderung der Treibhausgasemissionen beitragen und die im Abkommen von Paris vereinbarten Ziele damit erreicht werden können;
– den Bundesverkehrswegeplan weiter zu entwickeln und in einen Bundesnetzplan umzuwandeln, der die Wirkungen der Einzelprojekte im Gesamtverkehrsnetz in den Mittelpunkt stellt;
– insbesondere die Bewertungsmethodik der Einzelprojekte so weiter zu entwickeln, dass eine nachvollziehbare Methodik entsteht, nach der die Projekte in eine Rangfolge nach jeweiliger Bedeutung für das Gesamtnetz gebracht werden;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- in die Bewertungsmethodik neue Faktoren aufzunehmen, die die Projekte nach den Entlastungswirkungen für Mensch und Umwelt, Verkehrsverlagerungseffekten und der Bedeutung von Schienenprojekten für einen bundesweiten Integralen Taktfahrplan, den Deutschland-Takt, beurteilen;
- die Maßnahmen der Bundesnetzplanung zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Vorrangnetzes zukünftig kontinuierlich zu überprüfen und an aktuelle Entwicklungen und Mobilitätsansprüche anzupassen;
- in diesem Zuge die Wirksamkeit der bisher umgesetzten Maßnahmen mit Ex-Post-Analysen zu überprüfen;
- für alle Vorhaben mit hoher Umweltbetroffenheit jeweils eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung nachzuholen einschließlich der Möglichkeit eines Dialog- und Beteiligungsverfahrens vor Ort vorzusehen und die Vorhaben nur unter Vorbehalt aufzunehmen;
- Ortsumfahrungen nur noch dort umzusetzen, wo auf Basis der Daten von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr eine signifikante Entlastungswirkung für die betroffenen Orte erreicht werden kann;
- alle Schienenprojekte des Potentiellen Bedarfs zu prüfen und die Ergebnisse dem Bundestag vorzulegen, damit diese nach Beratungen und Beschluss des Bundestages nachträglich in den Vordinglichen Bedarf das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden können;
- die Projekte der Kategorie „Weiterer Bedarf“ aus den Bedarfsplänen aller drei Ausbaugesetze zu streichen;
- ein Programm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken aufzulegen mit dem Ziel, bis zum Jahr 2030 den Elektrifizierungsgrad des bundesweiten Schienennetzes deutlich zu steigern.
- einen landwirtschaftlichen Untersuchungsauftrag aufzunehmen, mit dem die Auswirkungen auf die Agrarstruktur ermittelt und bewertet werden.

Berlin, den 29. November 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.